



日本共産党平塚市議会議員団
電話0463-23-1111 (内線2375)
平塚市浅間町9-1 平塚市議会控室

No.1413 2017年 7月16日号

日本共産党平塚市議会議員団
団長 高山和義
電話・FAX 31-4638
k.takayama@mb.scn-net.ne.jp
松本敏子
電話・FAX 59-4607
mail@matsumoto-toshiko.jp
渡辺敏光
電話・FAX 31-6431
w.toshi@agate.plala.or.jp

無料法律相談
今回は 7月20日(木)
午後4時~6時(要予約)

平塚市議会6月定例会から

住民が住みやすい街づくりとは —コンパクトシティから考える—

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりは
どのような街を目指すのか

—「立地適正化計画」(具体的計画)は2020年度までに策定—
(2017年6月14日 総括質問での渡辺質問から報告その1)

「平塚市都市マスタープラン(第2次)一部改訂」で「都市と地域の魅力づくりを実現するための五つの視点の中で「コンパクトな地域生活圏の形成を進める」—「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を掲げている。

＜コンパクトシティの基本的な考え方＞

自治体によって、施策に違いはあるが、基本として、

- 都市の郊外への拡大拡散をストップさせ、都市の内容を充実させる。
- 生活の利便性の確保や財政の効率化から人口密度がある程度高く、公共交通が利用可能で生活関連施設が一定の場所に集約している。

(この項目での質問テーマ)

- 1、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりは具体的にどのようなまちになるのか。従来のコンパクトシティとの違いは。
- 2、「平塚市都市マスタープラン一部改定」して施策を進める必要性。

- 3、街の集約化は、周辺部の居住者の生活はどう良くなるのか。
- 4、周辺部からの移動は公共交通軸の維持・強化を柱にしている。コミュニティバスやデマンド型交通等が示されている。・その内容 ・実施へのスケジュール ・財源
- 5、コンパクトシティは人口減少の中で、中心商店街の活性化を目標に出発した。平塚市の計画は「北の核」(大神・ツインシティ)、「南の核」(駅前等中心市街地周辺)を拠点とし、「中心生活圏」と位置付けている。中心市街地の具体的施策は。

＜まちづくり政策部長の答弁(ポイント)から＞

○本市の課題=人口減少で市街地の人口密度の低下が進むと、店舗などの日常生活に必要な生活利便施設の撤退や、バス便の減少などにより、歩いて暮らせる身近な地域が不便になっていく可能性がある。

○数カ所の生活拠点を設け、それを中心市街地など、より都市機能が高度な地域と公共交通網で結ぼうとするもの。

高齢者・住民が安心して暮らせ、公共交通で生活利便施設などにアクセスしやすい都市形態とする。

○なぜ今必要か=人口減少と高齢化、生産年齢人口の減少による税収減少。一定の人口密度を維持しながら、医療、福祉、商業等の都市機能と居住区域を適切に配置することで、コンパクトな地域生活圏を形成していく。

＜平塚市の将来人口推計からコンパクトシティは必要ないのでは＞

平塚市の将来人口推計は、2030年=25万人、2040年=23万人。

現人口から約11%の減少。コンパクトシティは本来地方の過疎地域を対象として取り組まれた施策。本市は東京に近く、一定の人口を今後も維持していける地域。どの時点、どの人数を想定して必要と考えているか。

*専門家の研究では、20%以下なら必要ない。子育てや社会保障の充実が必要という意見もある。

◇国立社会保障・人口問題研究所の推計から—

- ・年少人口(15才未満) 2040年=2万2千人(2000年=3万7千人)
- ・生産年齢人口(15才~64才) 2040年=12万2千人(2000年=18万2千人)
- ・老年人口(65才以上) 2040年8万1千人(2000年=3万6千人)

＜まちづくり政策部長—今のうちから市民と考え、課題を共有＞

(裏面に続く)

(表面からの続き)

今そういう課題が目前にあるわけではないが、人口減少で住民が今まで歩いてサービスを受けられていた医療や商店が場合によっては無くなることもある。

今のうちから、市民と考え課題を共有していくことが大切である。これが都市計画の考え方である。

<まずは買い物困難者を出さない対策を優先すべき>

【Q】コミュニティバスやデマンド型交通の地域公共交通の運営主体は。

国の「地方公共交通網形成計画」は、地方公共交通は・独立採算で行う。(民間ということか) 難しい場合は住民組織で行うとしている。

実施はとても困難になるのでは。

【A】一極集中ではなく、本市は何カ所か地域生活圏が形成されている。

生活圏ごとに不便の内容は違う。ケース・地域の課題ごとに市民と検討する中で、どういう主体、国の施策のどれを使うか決まってくる。

【Q】今でも買い物不便者は増えている。コンパクトシティとは別に、高齢者等の買い物をサポートする体制を早急にとることが重要。

<産業振興部長の答弁—現時点では宅配サービスが充実>

出張販売や買い物を一緒に連れて行くなど検討した。現時点では民間のコンビニエンスストアを含めて、宅配サービスが充実している。

現在は移動販売などをしなくていいが、長期的にはわからないともいう。

宅配サービスや買い物に連れ出す福祉サービスの紹介、宅配サービスを行う商店を募り、情報を伝え対応していく。

<平塚市地域公共交通政策は、今年度中に市民公表へ努力>

【Q】まずは買い物困難者の対策として、市の「地域交通公共政策」は早急に策定すべきだ。

【交通政策担当部長の答弁】地域が主体となった持続可能な地域公共交通の導入を具体的な検討のため、昨年末に導入の考え方を取りまとめて、現在、庁内の関係部署と調整中。

今年度中に市民へ公表していけるよう努力する。

コンパクトシティ・フラス・ネットワークの具体化「立地適正化計画」

—「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」—

<国が自治体に策定を求める立地適正化計画とは>

① 居住機構・福祉・医療・商業などの都市機能の立地、公共交通の充実など包括的なマスタープランの策定。

② 民間の都市機能への投資や、居住を効果的に誘導するための土壌づくり。計画は「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」を設定するもの。

<まちづくり政策部長の二つの誘導区域の説明から>

・居住誘導区域＝一定の区域において人口密度を維持することで、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する区域。

・都市機能誘導区域＝医療や福祉、商業などを集約することで、各種サービスの効率的な提供をはかる区域。

・都市機能誘導区域は居住誘導区域のなかに定めるのが原則。

・市全体と地域別ごとに人口の現状と将来の見通し、人口分布や高齢化率の推移を分析、把握する。

・その上で道路網や公共交通網、公共施設などの主要な都市機能の状況、災害の危険が懸念される区域を整理する。

・高齢者の贈による社会保障費の増公共施設の老朽化による更新費用の増なども含めて検討する。

・今年度から福祉、産業、交通、農業、観光、防災、基盤整備等の担当分野で検討を進める。

<市民の声はどのように反映されるのか>

・「立地適正化計画」は行政が主体的に検討とし、地域ビジョンの策定は市民が主体に検討・実践としている。市民の声はどのように反映されるか。

・居住誘導区域外の公営住宅や公共施設は廃止、というのが基本。区域外の住民は住みにくい街づくりになるのではないか。

・都市機能誘導区域への施設には、税財政・金融・容積率などいろいろ優遇措置、緩和措置が行われる。民間企業が深く関わる再開発になるのではないか。

・計画の作成はコンサルタント会社が行うのか。それでは全国共通の施策になるのでは。市職員が主体に作成すべきだ。

<部長の答弁から>

・今まで行ってきた再開発型の立地適正化のやり方もあるが、それだけだとうまくいかないことが多い。地域が抱えている課題を明確にしていく。

・いままでのように民間業者も採算がとれるかどうかから出発するのではなく、必要性からスタートする。

・コンサルの知識・ノウハウを引き出す形で、市職員と連携していく。